

少一些 购票“找黄牛”

□ 钱凤伟

自打除夕当天的火车票开售以后，春运抢票大战已经进入白热化阶段。许多在外地打工的农民工，不仅没有充分享受到网络化的便利，以往排队买票的方式反而变得更加困难了。记者走访多处工地发现，相当一部分农民工过年返乡的火车票现在还没有着落，“还得找黄牛”。(12月25日央广)

针对“很多农民工不会上网”，有评论认为，农民工也要懂得更多网络知识，与时俱进才能出行方便。这显然是正确的废话，有点“不接地气”。当然，也并非农民工都不会上网购票，但即使农民工会上网，还有一个难题在于网上抢票“遇堵”，这给农民工购票带来的影响显然更严重。而且，当前，在“黄牛党”之外又“催生”出一个“囤票党”，更加剧了农民工的买票难。

一票难求的症结所在，当然还是整体运力的不足。但运力不会一蹴而就，有关方面也未必不在努力。但农民工作为城市特殊群体，所在城市应通过改善服务，让他们回家过年少点折腾乃至折磨，这应该是不难做到的。

中小學生“出書熱” 需降溫

□ 王瑤

近日，成都市錦里小學六年級學生胡馨、周吟欣過了一把“搶書癮”。由她們創作並出版的《我是五年級小女生》面世，這是一本取得了刊號的書。該校校長李彤說，她鼓勵同學們把在閱讀中的收獲寫出來。本次搶書的錢，將用作學校的“創作基金”，鼓勵同學們創作。(12月25日《華西都市報》)

學生想寫、能寫、樂寫，學校則暢通渠道鼓勵學生將作品發表，這有益於語文教學。學生對文學的熱愛，既反映出語文教育改革的方向，同時也有力促進學生語文素養的提升，但不得不說，當前中小學生“出書熱”已是不爭的事實。學生寫書、出書，有不少並非是因為興趣，而只是為了追求名利。

當前，少年作家群體漸成規模。各式各樣的文學大賽，既催生出眾多文學新秀，却也造成了諸多不良影響。家長、學校鼓勵對文學少年過度吹捧和關注的同時，却也無形之中給其帶來不少壓力。更有甚者，一些剛在文學上嶄露頭角的青少年瞬間就成了家長換取利益、學校宣傳自己的工具。加上出版商的炒作，原本很有潛力的文學青年只忙於成名和換錢，很難繼續在文學道路上走下去。這些負面影響如果被忽視的話，長此以往，“仿仲永”的悲劇就難免再次出現。

鼓勵學生寫作、表達，這一語文教學的方向自然不會錯，但在培養學生文學興趣途中，更應認真呵護學生的這一興趣。急功近利，不顧實際地打造所謂的“文學少年”，其實是給學生扣上了一個大帽子。從學生的長遠發展來看，這種做法不可取。

“自白書”是高等教育“建議書”

□ 苑廣闊

紛紛表達了惋惜之情，“上課從來都是地上坐滿”、“川大需要你”、“愿用其它挂科再换一节旁听”，川大学生的这些留言，能否让周鼎改变当初的决定，我们不得而知，但却足以说明他的公开课在大学受欢迎的程度，也说明大学生们对他讲课的认可。

对一个大学老师来说，自己的教学能够得到学生的认可，不应该是值得骄傲与自豪的事情吗？但骄傲与自豪并不能代替所有的东西，比如周鼎花费了大量的时间和精力去准备公开课，相应的也就没有时间和精力去申请课题，去撰写论文，结果评职称的时候就屡屡与他无缘。而评不上职称，工资待遇、各项福利也就无从谈起。对于高校教师群体来说，他们既需要自己的教学能够得到学生和同行、领导的认可，同时也需要得到职称评定、科研成果方面的认

可，更何况这些东西直接关系到现实的利益，任何人都不能轻易放弃。

但实际情况却是那些埋头备课，认真教学的老师，只获得了清誉，而那些能够申请到科研课题，拿到科研经费的老师，却名利双收，至少在物质生活上甩下其他只顾埋头教学的老师几条街。久而久之，教学就成了大学老师的副业，而申请科研课题，争取科研经费成了他们的主业，“科研是留地，教学是公家田”被一些高校老师奉为主旨。

从这个角度来说，周鼎的“自白书”更是对现行高等教育，尤其是职称评定、科研课题申请机制的一封“建议书”，说得重点就是“警示书”。我们并不是反对高校老师搞科研，做课题，评职称，实际上这些工作本来就是高校和高校教师应该承担的众多职责

之一，问题在于我们不能重科研轻教学，重论文轻教学，这样不但会严重挫伤那些埋头备课，全心教学的高校教师的工作积极性，而且最终损害到的是学生的利益，是高等教育事业。

“相信讲好一门课比写好一篇论文重要的人，今夜死去了。”这句话有点悲凉，有点无奈，也有不舍，因为很多高校青年教师是热爱三尺讲台的，他们在这方讲台上找到了人生的价值和成就感，但是现实却迫使他们不得不离开。我们需要做的，是改革现有的高校教师职称评定模式，在科研课题、论文发表、教学成绩之间寻求一种合理的平衡，尤其要体现教学成绩在职称评定中所占的分值和权重，只有这样，才能给予那些教学成绩突出，但课题申请和论文发表能力相对较弱的高校教师以动力，以上升的空间。

弹性退休 是个好建议

□ 马长军

近日，全国人大常委会分组审议国务院关于统筹推进城乡社会保障体系建设工作情况的报告。有委员建议尽快推迟企业职工退休年龄，以解决企业职工退休金的问题，男性提高到65岁，女性提高到60岁。全国人大代表黄细花则建议实行弹性退休制度。(12月25日《新京报》)

尽管有关方面推迟退休的目的，一直遭到广泛质疑，但现在看来，推迟退休政策的推出已经是箭在弦上，大方向恐怕是不会改变了。但一刀切统统推迟退休年龄未必合情合理，我认为完全可以考虑给大家更多的选择。

由于职业差异，待遇差异，加上每个人的心态各异，等等，人们对退休早晚的看法也有很大不同。有一种现象不容忽视，在我国由于体制方面的因素，目前在职的人有不少当初并非按照自己的兴趣和专长选择职业的，而是为了铁饭碗委曲求全，换句话说，就是没有做到人尽其才。尤其是不久就要退休的一些人，好不容易熬到退休时间，终于可以换个环境给自己一次机会了，偏偏又要推迟退休，他们不得不放弃目前的职业，只能继续承受心非所愿的工作压力，这对他们的健康可能极为不利。

说到健康，我国很多劳动者的健康水平一

直不好，而且处于亚健康状态的人几乎每个行业每个单位都有，推迟退休只会使这部分人身体更难以恢复健康。他们被推迟的晚年很可能处于十分糟糕的病痛折磨之下。为了健康为了活得更轻松更有尊严一点，他们也更愿意早点退休。

至于用劳动力短缺作为延迟退休的理由，从国情上说很牵强。现在不少人退休后实际上是退而不休，寻找机会继续发挥自己的特长，这就等于一边拿着养老金，一边又多挣一份钱，当然不愿意延迟退休，甚至很多人还千方百计提前退休呢。何况很多家庭单单为了给儿女买房子，就承担了很大的经济压力，老人退休赋闲大概不会心安理得，所以不用政府操心，自己也会想办法再就业。何况很多老人都需要帮助儿女带孩子，延迟退休很可能正好让他们错过时间。

当然，我相信愿意选择延迟退休的人也很多，无论是考虑个人兴趣还是算经济账，延迟退休可能更合理。但作为政策，不能不考虑“少数人”的利益。所以，我认为延迟退休政策应该避免简单化，有必要听取劳动者的声音，不妨考虑弹性退休制度，由劳动者自主选择是否延迟退休，包括延迟多长时间也可以由用人单位和劳动者协商确定。

漫画

作者/ 唐春成



坐公交坐电梯……在公共场所，看到有人抽烟你会怎么办？上前制止还是捂住鼻子咳嗽几声以示提醒，或者干脆摇摇头就这么忍了？24日上午10点左右，在杭州100路公交车上，就发生了这样一幕，一位姓霍的乘客善意提醒一位吸烟乘客不

要在公共场所抽烟，没想到却遭到一顿拳脚，被打得头破血流。100路公交车的司机当时想拉住打人男子，可对方直接从后门溜了。目前，警方已经介入调查此事，并通过监控查找打人男子下落。(12月25日《钱江晚报》)

鲁辽打通环渤海湾“黄金水道”

潍坊至营口陆海货滚甩挂运输大动脉贯通，首开中国海上绿色货滚甩挂运输通道

□ 杨国胜 张鹏 孙泳

12月23日，潍坊至营口鲁辽陆海货滚甩挂运输大通道航线实现首航，“长达隆”号滚装船共搭载2000吨货物从潍坊港驶往辽宁省营口港。鲁辽陆海货滚甩挂运输大通道是以潍坊港和营口港为陆海联运衔接基地，联通华东、东北地区，利用渤海湾水运资源，成为我国第一条货滚多式联运通道。

物流成本 “截弯取直”

笔者了解到，首航当日，不少货主均表示要到潍坊港看着货物驶出。“大通道太受关注了，能挤进首航就是提早省下了大把运输费用。”福田雷沃重工物流有限公司副总经理季树高告诉笔者，6平板车的拖拉机零部件早就准备好了，可惜这次舱位有限，先装了3车120吨的货物，“光这趟货物，经营口港运到黑龙江伊兰县，比之前陆路运输绕道山海关能节省30%的成本，时间少5个多小时。”季树高说。

鲁辽大通道航线开通后，东北的粮食、木材、油料等大宗货物南运，山东的蔬菜、鲜活农产品北运，利用大通道运力，将大大降低陆上运输费用。辽宁宏运物流集团有限公司董事长从潍坊运输蔬菜到沈阳，该公司董事长庞俊平介绍说：“如果走公路运输需要3到4天，每吨蔬菜的运输成本约为300元，如果从‘大通道’走陆海联运，运输时间能少1天，每吨蔬菜的运输成本如此大的成本优势？”

高密市是劳保手套和鞋子的生产集聚地，听说物流公司要走潍坊水运，能节省不少运费，企业纷纷订货过来，这让一直做散货运输的山东盛德物流有限公司一天就收齐了2车货物。“目前鲁辽两地已有近60家企业表示了合作意向，远超预期。”负责大通道项目运营的深圳长航滚装物流有限公司市场总监周崇志告诉笔者。

潍坊工业、农业、商业发展较快，但物流成本长期居高不下，潍柴、福田等大型生产性企业一直在寻找新的低成本运输方式。东北也在进行老工业基地的振兴，急需寻找低成本、节能顺畅的物流新通道。而该航线为何能形成如此大的成本优势？

潍坊港地处山东东北部，营口港处于辽宁西南部，该项目截弯取直，既可以避免绕行山海关走“C”字形弯路，减少陆路运距约800公



△正在作业的潍坊港



△12月23日，“长达隆”号滚装船启航

里，又可以避免绕行烟台走烟大“D”字形航线，减少陆路运距约450公里，分流陆路运输压力，降低运输成本，成为华东至东北地区的“黄金水道”。

以福田雷沃重工为例，按企业每年运往东北的车辆及农用机械12万台计算，原运输方式为经陆路运输绕行山海关至东北(营口周边地区)，如通行鲁辽大通道，运输成本可节约1/4以上，全年仅该企业就能节省运输成本近3000万元。

据测算，从整体上看，在鲁辽大通道开通初期、中期，采用陆海货滚甩挂方式每年可为两省企业节省运输成本7亿元左右；到后期、远期，采用陆海货滚甩挂方式每年可为企业节省运输成本20亿元左右。在开通前的摸底调查中，首航船舶的整车运输成本为每车2500元到4500元，比陆路运输成本节约1/4以上。

首开中国 滚装甩挂绿色通道

鲁辽陆海货滚甩挂运输大通道项目自去年12月启动，是交通运输部、山东辽宁两省、潍坊营口两市贯彻落实中央关于推动物流业健康发展，把环渤海湾区域打造成为我国经济增长和转型升级新引擎指示，实施“一带一路”战略的重要举措。

甩挂运输是目前世界通行的主流运输组织方式，不仅具有单位成本低、运行效率高、周转快等显著特点，还可以促进汽车运输与铁路运输、水路运输多式联运的发展，实现以汽车

甩挂运输为基础的铁路驮背运输、水运滚装等方式的联合运输，充分发挥各种运输方式的技术、经济、环保优势，并产生可观的经济效益和良好的环境效果。

“鲁辽大通道建设是潍坊综合运输发展的战略突破口，能够促进陆海多式联运、一体化运输的发展。”潍坊市交通运输局局长张兆平说，鲁辽大通道建设还是交通绿色发展的有效举措，能够大大缓解环渤海湾地区的公路铁路运输压力，提高运输效率，减少高速公路拥堵。

“在降低运输成本，提高综合运输效能的同时，鲁辽大通道项目将极大减少二氧化碳排放，有望发展成为我国交通领域节能减排最大的单体项目。”北京航空航天大学交通科学与工程学院副教授李红启说。深圳长航滚装物流有限公司总经理王人地介绍说，深圳滚装这次投入的“长达隆”轮，是我国自行设计建造的首款2000车位节能环保型滚装船，以装载小轿车来计，其单车公里油耗仅为公路运输的25%，单车运输二氧化碳排放量仅为公路的1/3。

据了解，项目开通后，鲁辽两省绕行山海关的适箱货物公路总运量在翻倍情况下，在环渤海湾综合运输体系中的货运量占比将下降10%，环渤海湾地区适箱货物多式联运运量的规划远期占比将达到40%。预计每年可减少二氧化碳排放量约1500万吨、氮氧化物排放量约1000万吨、颗粒物排放60万吨。

同时，多式联运组织模式的推广将使环渤海湾地区各种运输方式的分工得以充分优化，将公路货运交通流转移到水运，充分发挥水运

的效益优势，间接地保障公路客货运交通的畅通高效。

据了解，鲁辽大通道建设项目定位于货物滚装甩挂运输，主要运输对象是挂车，运输过程中不涉及牵引车驾乘、油箱等，减少了水上运输的安全隐患，极大地提升水路运输安全性。同时，以水运分担公路货运，可将公路上的客、货交通流适当分流，从而降低公路交通事故风险，确保道路运输平安顺畅。

潍坊抢滩 货滚甩挂运输市场

鲁辽隔海相望，经济联系密切，物流资源丰富，货物运输量大。我省以港口经济为特色，以大经贸、外向型为发展方向，呈现由东向西梯次发展的格局，加之城乡一体化发展，对交通运输提出了新的需求。

目前，甩挂运输早已成为欧美和日本等发达国家和地区的主流运输方式，美国、加拿大、西欧等发达的国家，甩挂运输方式占社会运输总量的70%到80%。甩挂同滚装的结合也在世界上具备作业条件的国家和地区得以蓬勃发展，“以北欧地区为例，很多港口都已建立了完善的货滚运输体系，如比利时泽布吕赫港、荷兰鹿特丹港、法国加莱港等。”李红启介绍说，2012年，泽布吕赫港实现滚装货运量约1255万吨，近90%的滚装货物是在甩挂运输模式下完成；鹿特丹港的滚装运输货物量达1792万吨；加莱港的滚装货物吞吐量达3366万吨，承担了欧洲大陆与英格兰岛

之间1/3的货物量。

据了解，我国真正的甩挂运输的发展严重滞后。从数量上看，挂车数量少，拖挂比低，远远不能适应甩挂运输发展的需要；从领域上看，甩挂运输主要集中在上海、广州、深圳和厦门等华东和华南港口城市，用于港口集装箱运输。在其他领域，甩挂运输基本没有得到发展，公路运输仍然以普通的单体货车为主。国内经济区内如渤海湾、长三角、珠三角、东海、北部湾都没有完整意义的货滚甩挂运输，发展更多的都是客滚运输。

但不同的是，在渤海湾与琼州海峡，货滚甩挂运输市场规模最大，经济效益良好。专家认为，现在的客滚市场实际上是中国货滚甩挂的初级阶段，随着客货分离的实施，节能减排的推进，绿色物流的兴起，货滚甩挂将同散货、集装箱一样成为区域物流、干线物流的主导形式之一。

大通道开通后，潍坊已成为“一带一路”大战略的重要节点，滚装货物更可经营口直通满洲里出境，与直达莫斯科及汉堡的欧洲集装箱班列相连。始于2008年的“营满欧”线，从2011年开始连续3年货运增幅在50%以上，2014年前7个月完成1.2万标箱，全年超2万。

随着振兴东北老工业基地和山东半岛城市群战略的实施，环渤海经济圈将吸引更多投资，国际和国内区域间的经济联系将进一步密切，运输需求也必将进一步增长。目前，除烟台至大连这条客滚甩挂运输线路之外，潍坊至营口这条新兴的滚装甩挂运输线路，凭借其良好的区位优势以及强大的腹地支持将使山东省和东北三省之间的滚装运输通道进一步发展壮大。

潍坊依托我省综合交通运输体系，把各种运输方式统筹协调作为突破口。大通道海运部分借助渤海湾货滚船运输实现，陆路运输部分借助道路甩挂运输和铁路驮背运输实现，统筹公路、港口、场站、运输的综合发展，发挥港口枢纽衔接多种运输方式的优势，突出潍坊新机场的货运功能定位，预留铁路轮渡和管道运输的发展空间，延伸高速公路到达港口区域，必将有力地促进陆海多式联运、一体化运输的发展，规划远期渤海湾地区适箱货物多式联运占比将达到40%。

据山东省交通厅数据统计，2013年烟大线完成608万人次，125万车次，其中甩挂6000车次。按照平均每次货车2000元计，2013年滚装市场将达到25亿元的市场规模，且客货运量呈不断增长趋势。“即使在现有市场规模下，潍坊至营口项目在运营初期，将以区位优势抢占10%的市场份额。”周崇志表示。